

УДК 338.47(047.31)

к.е.н, доцент О.В. Бойко

ЛОГІСТИКА НА РИНКУ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ КРАЇНИ

У статті наведено обґрунтування необхідності використання логістичного підходу до розвитку транспортного ринку країни.

Ключові слова: логістика, ринок транспортних послуг, логістичний провайдер, аутсорсинг

В статье приведено обоснование необходимости использования логистического подхода к развитию транспортного рынка страны.

Ключевые слова: логистика, рынок транспортных услуг, логистический провайдер, аутсорсинг

The article presents the rationale for the use of logistic approach to the development of the transport market.

Keywords: logistics, market of transport services, logistics provider, outsourcing

Постановка проблеми. Транспорт як найважливіша складова частина ринкової інфраструктури істотно впливає на динамічність і ефективність соціально-економічного розвитку окремих регіонів і країни в цілому. У порівнянні з іншими галузями економіки транспорт має ряд особливостей організаційно-економічного та технологічного характеру, які слід враховувати при вирішенні проблем розвитку національного ринку транспортних послуг (РТП). Так, будучи з одного боку сполучною ланкою між виробниками та споживачами продукції транспорт організує процеси руху товарів, сприяючи товарообміну між суб'єктами ринкової діяльності. З цієї точки зору, сучасний ефективно функціонуючий РТП виступає в якості основного механізму товарообігу, що представляє собою систему узгоджених дій учасників ринку щодо забезпечення переміщення товарів від виробників до споживачів в потрібні терміни з мінімальними втратами кількісних і якісних їх характеристик. З іншого боку, до основних завдань транспорту відноситься також забезпечення безперебійного постачання всіх суб'єктів економіки необхідною сировиною та матеріалами, тобто транспорт розглядається як міжгалузева система, що перетворює умови господарювання підприємств інших галузей і сфер економічної діяльності. У такому контексті РТП створює умови для реалізації поточкових процесів між суб'єктами національної економіки.

Варто зауважити, що в умовах коли центр формування витрат перемістився зі сфери виробництва в сферу обігу товарної продукції, одним з ключових чинників розвитку національної економіки стала логістика. Як наука та практична діяльність логістика змінила підходи до вирішення завдань щодо зниження сукупних витрат, при цьому фокус з окремих функцій був перенесений на потоки. Застосування логістики дозволяє вирішувати широкий діапазон завдань, пов'язаний з раціональною організацією й управлінням поточковими процесами; в економіці це стосується, насамперед, вирішення проблем оптимізації просування товароматеріальних і супутніх потоків та підвищення на цій основі ефективності підприємницької діяльності в умовах ринкового конкурентного середовища. Впливаючи найбільш сприятливо, перш за все, на сферу обігу, логістика дозволяє досягти зниження рівня запасів на 30-50 %, скоротити час руху продукції на 25-45%, мінімізувати кількість операцій з вантажем, а також зменшити транспортні витрати [1, с.13].

Саме тому в даний час в рамках транспортного обслуговування товароруху найбільшої популярності набуває логістика, яка водночас виступає потужним засобом розвитку сфери транспортних послуг. Це обумовлює наступну постановку проблеми - необхідність подальшого розвитку національного РТП на засадах логістики, яку слід розглядати як одну з найпріоритетніших національних задач. Важливість та актуальність її вирішення, визначається насамперед тим, що у кінцевій ціні вітчизняної продукції транспортна складова приблизно вдвічі перевищує рівень, характерний для економічно розвинених країн; в кінцевому рахунку це негативно впливає на ефективність національного виробництва, знижуючи конкурентоспроможність українських товарів на світових ринках. Враховуючи те, що головне призначення логістики - підвищення ефективності за рахунок зниження витрат і транспортного навантаження на економіку в цілому, саме логістичний підхід має бути покладено в основу методології розвитку національного РТП. Очевидно і те, що даний підхід має стати основним і в питаннях подальшого реформування транспортної галузі. Адже, головною метою структурних перетворень і ринкових реформ у сфері транспорту є задоволення в повному обсязі потреб населення та національної економіки в доступних і якісних транспортних послугах, і створення на цій основі умов для забезпечення сталого економічного зростання як на мікро- так і макrorівні, що в сучасних економічних реаліях стає можливим шляхом впровадження принципів логістики та логістичного менеджменту.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Аналіз останніх досліджень та публікацій. Вагомий внесок у розвиток процесу логістизації окремих сфер діяльності на різних управлінських рівнях внесли такі відомі у світі вчені, як Бауэрсокс Д. Дж., Клосс Д. Дж., Сток Дж. Р., Ламберт Д. М., Шапиро Дж., Уотерс Д. Значний науковий доробок у розвиток теорії та практики логістики внесли українські та російські дослідники. Зокрема йдеться про наукові праці Алькеми В. Г., Багієва Г. Л., Гаджинського А. М., Гордона М. П., Григорак М. Ю., Дибської В. В., Зайцева Є. І., Кизима А. А., Крикавського Є. В., Міротіна Л. Я., Неруш Ю. М., Сергєєва В. І., Смирнова І. Г., Стерлигової А. Н., Чухрай Н. В., Ельяшевич П. А. та багатьох інших. Серед вчених, які концентрують свою увагу на проблемі формування логістичних кластерів, слід відзначити С.І. Гриценка, Л.А. М'ясникову та інші.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Водночас дослідження показали, що незважаючи на значну кількість робіт в області логістики, і зокрема транспортної, а також інтегрованих підходів до розробки та практичної реалізації концепцій товаро- і вантажоруху на даний час відсутній комплексний науково обґрунтований логістичний підхід до реалізації стратегії розвитку РТП, заснований на сучасній теоретико-методологічній базі, зокрема неясними залишаються принципи, форми та умови такого розвитку. Недостатньо чітке розуміння ідеології та базових принципів транспортно-логістичної діяльності, основних проблем, пов'язаних з формуванням відповідної інфраструктури РТП призводить до зростання транспортної складової витрат у ВВП країни, низької ефективності обробки транзиту по міжнародних транспортних коридорах (МТК) та іншим негативним наслідкам.

В зв'язку з цим виникає потреба теоретичного обґрунтування необхідності використання логістичного підходу до розвитку транспортного ринку країни з розкриттям організаційних форм взаємодії суб'єктів ринку, що зумовило **мету написання цієї роботи.**

Виклад основного матеріалу. Формування в Україні ринкової економіки супроводжується інтенсивним розвитком ринку транспортних послуг, створенням конкурентного середовища у сфері товароруху і міжнародних перевезень вантажів, істотними змінами в системі організаційно-економічних взаємовідносин між учасниками транспортного процесу при одночасному посиленні інтеграційних тенденцій у економіці. При цьому ефективність національної економіки, її економічне зростання та стійкість розвитку регіональних комплексів, а також ефективність зовнішньоекономічної діяльності значною мірою визначаються ефективністю функціонування РТП. Будучи важливою з'єднувальною ланкою у системі матеріального виробництва, розподілу та споживання, РТП формує умови в налагодженні довготривалих стратегічних зв'язків і співпраці всіх економічних суб'єктів, незалежно від форм власності та галузевої належності, виступаючи своєрідним механізмом товарообігу, який забезпечує переміщення товарів від виробників до споживачів як в межах в національній економіці так і поза ними.

Необхідно зауважити, що РТП має особливу сутність, зумовлену приналежністю особливого кінцевого об'єкта ринкових відносин – транспортної послуги (ТП), яка відрізняється від інших об'єктів ринкових відносин (товарів чи послуг) інших ринків за такою системою ознак, як: нематеріальний характер, неможливість накопичення і зберігання, унікальністю за своїм місцем та роллю в суспільному виробництві, особливою технологією виробництва тощо [2]. Отже, в ринкових умовах ТП, зберігаючи загальні властивості послуг, приймають специфічний вид відносин обміну з урахуванням особливостей діяльності по переміщенню в просторі та часі вантажів і пасажирів, а також виконанню операцій по їх підготовці до переміщення та здачі одержувачу.

В ринковій економіці основним споживачем транспортних послуг є не держава, а вантажовласник, який орієнтований на вибір виду транспорту та способу доставки, що задовольняють його критеріям. Тому асортимент транспортних послуг на ринку надзвичайно широкий і зростає разом з попитом. В свою чергу, попит на ТП залежить від кон'юнктури ринку та багато в чому визначається їх властивостями. Вимоги ринку не обмежуються попитом лише на перевезення вантажів, адже сьогодні споживачі ТП в особі вантажовласника або вантажоодержувача диктують умови та визначають склад і рівень якості пропонованих їм послуг.

Отже, фактично мова йде про те, що з розвитком ринкових відносин в нашій країні, поняття транспортування вантажів істотно змінилося - від галузі, що прирівнювалася до промислових галузей економіки, до сфери послуг - транспортного сервісу. Тому сьогодні споживачі ТП вибирають такі види транспорту та способи доставки вантажів, які передусім забезпечували найкращу якість транспортного сервісу, який включає в себе не тільки власне перевезення вантажів від постачальника споживачеві, а й велику кількість експедиторських, інформаційних та трансакційних операцій, а також послуг з термінальної вантажопереробки, страхування, охорони і т.п. Інакше кажучи, сучасні ТП включають послуги транспортного сервісу, які пов'язані з організацією та логістичним супроводом перевізного процесу. При цьому в умовах зростаючої конкуренції на РТП найбільш затребуваним стає той вид транспорту і той перевізник, який забезпечує найвищу якість транспортного обслуговування, пропонуючи комплекс послуг і способи доставки вантажу, що засновані на принципах «від дверей до дверей» і «точно в строк».

З цього приводу необхідно зауважити, що традиційно РТП характеризувався такими кількісними показниками, як: обсяг перевезень вантажів; тариф за перевезення; термін доставки. Іноді також враховують транспортну доступність певного району або інші параметри, що відповідають певному виду транспорту.

В умовах ринкової економіки ефективне функціонування транспортної інфраструктури та РТП, більшою мірою залежить від побудови системи комплексного логістичного обслуговування суб'єктів ринку; при цьому споживачів транспортних послуг зазвичай цікавлять наступні параметри схем доставки матеріальних ресурсів і готової продукції, як:

- провізні платежі (транспортні витрати), що включають тариф за перевезення та плату за додатково надані при цьому послуги;

- логістичний цикл доставки матеріальних ресурсів і готової продукції, що включає в себе не тільки термін доставки вантажу в межах договору перевезення, а й час, пов'язаний з накопиченням вантажу перед відправкою у постачальника, і час, пов'язаний з прийняттям його споживачем, а також тривалість взаємодії в початково-кінцевих пунктах;

- рівень забезпечення схоронності перевезеного вантажу;

- рівень транспортно-експедиційного (сервісного) обслуговування в процесі доставки вантажу від постачальника до споживача;

- вплив схеми доставки на логістичні витрати вантажовідправника і вантажоодержувача: зміна рівня запасів залежно від величини відправки, запізнення або раннє надходження партії вантажу тощо; поява дефіциту конкретного матеріального ресурсу або готової продукції із-за транспортного фактора та ін..

Таким чином, підвищення вимог користувачів транспортних послуг до змісту та параметрів транспортного обслуговування вимагають застосування принципово нового логістичного підходу до вирішення проблем розвитку РТП. Вище наведене зумовлює те, що на даний час до організації транспортного процесу використовується як традиційний, так і логістичний підходи.

При традиційному підході єдина функція управління наскрізним матеріальним потоком відсутня, тобто управління рухом матеріальних потоків у сферах виробництва, збуту, зберігання та транспорту (фізичного переміщення) здійснюється ізольовано. Узгодженість ланок у питаннях взаємодії вантажних, інформаційних і фінансових потоків слабка. Особливо актуальна ця проблема при доставці вантажів в змішаному сполученні, коли перевезення здійснюється послідовно декількома видами транспорту.

Логістичний підхід до організації транспортування вантажів найбільш затребуваним став у розвинених країнах; він істотно відрізняється від традиційного, адже відбувається перехід від ізольованого фізичного переміщення матеріальних потоків до координованої взаємодії постачальників, перевізників, експедиторів і споживачів. Логістичний підхід вимагає узгодження в часі та просторі процесів транспортування, зберігання та розподілу готової продукції аж до надходження її кінцевим споживачам, а також потребує забезпечення необхідного рівня логістичного сервісу. При цьому сучасну практику транспортування з точки зору логістичного сервісу можна коротко сформулювати наступним чином: «потрібний товар необхідної якості та кількості в заданий час і з оптимальними витратами». Такий підхід дозволяє реалізувати «ішість правил» логістики і тим самим досягти максимальної економічної ефективності.

Слід також враховувати, що в умовах жорсткої конкуренції на РТП та постійно зростаючих вимог клієнтів до якості логістичного сервісу, активно розвивається практика аутсорсингу, яка суттєво впливає на діяльність компаній вантажовідправників і вантажоодержувачів, які є основними споживачами ТП. Логістичний інструмент «аутсорсинг» - це метод оптимізації діяльності організації завдяки зосередженню ресурсів на основному предметі й передачі непрофільних функцій і корпоративних ролей зовнішнім спеціалізованим компаніям [3]. Якщо раніше більшість фірм могли самостійно виконувати операційну логістичну діяльність, і зокрема транспортування, складування, вантажопереробку, і мали для цього розгалужену власну логістичну інфраструктуру, великий штат персоналу, то в даний час акцент змістився в бік аутсорсингу. До логістичних функцій, які найчастіше передаються в аутсорсинг відноситься складування та транспортування, а також пов'язані з цим послуги з оформлення вантажів та їх консолідації (див. рис. 1). Враховуючи, що транспортування для більшості підприємств промисловості і торгівлі не є ключовою компетенцією, тому найбільш часто саме транспортна доставка передається в аутсорсинг спеціалізованим компаніям - логістичним посередникам, основними з яких, як правило, є перевізники та експедитори. Такий транспортний логістичний посередник бере на себе всі організаційні питання щодо забезпечення доставки товарів з пункту відправлення в потрібне місце, в обумовлені терміни, у непошкодженному стані і з найкращими (оптимальними) витратами.

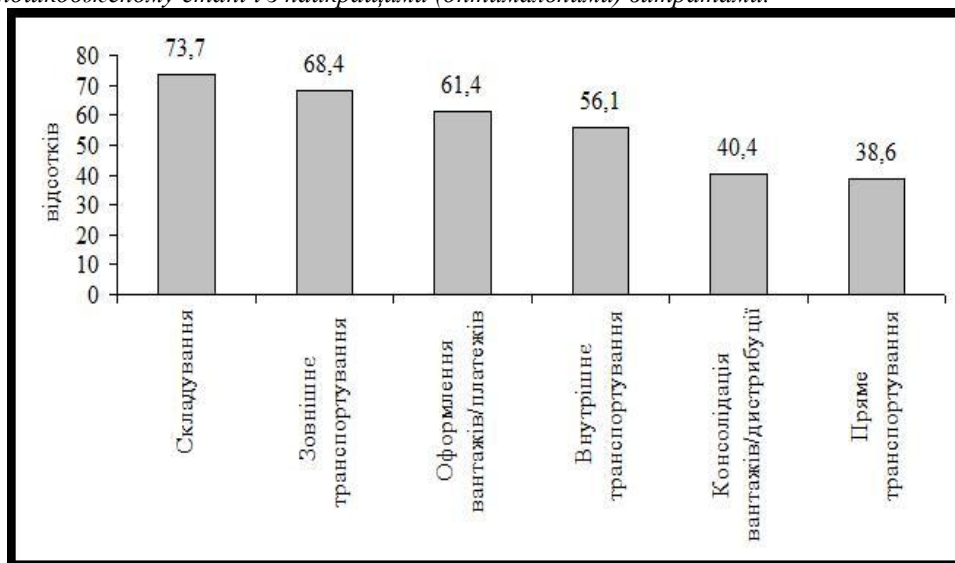


Рис. 1. Логістичні функції, які найчастіше передаються в аутсорсинг у міжнародній практиці [4]

Високий рівень транспортного сервісу та ефективності транспортно-логістичного обслуговування повинен супроводжуватися і відповідним рівнем матеріально-технічного забезпечення, а саме: розвинутою системою складських і контейнерних терміналів з сучасним вантажно-розвантажувальним обладнанням, електронними засобами інформації та управління. Тому окрім перевізників і експедиторів до числа основних логістичних посередників сьогодні також можна віднести: вантажні термінали, склади загального користування та інших юридичних

або фізичних осіб, які здійснюють основні логістичні функції або комплекс таких функцій. До числа допоміжних логістичних посередників зазвичай відносять: страхові та охоронні фірми, митних брокерів, сюрвейсрів, банки інші фінансові установи, що здійснюють розрахунки за логістичні функції/операції, підприємства інформаційно-комп'ютерного сервісу і зв'язку і т.д.

Важливо також підкреслити те, що логістичний підхід до управління транспортом за останнє десятиліття докорінно змінився. Для сучасної світової транспортної індустрії характерною стала всеосяжна кооперація, яка передбачає широке співробітництво між різними організаціями не лише в області перевезень і доставки вантажів, а й продажів, сервісу, а також інтеграцію цих процесів на базі інформаційних технологій та єдиних стандартів. В зв'язку з цим з'явилися нові форми посередницьких послуг, які включають в себе весь комплекс транспортно-експедиторських функцій в самому широкому сенсі цього терміну. Ці форми інтегрували з високоефективними сервісами з комплексного управління логістичними ланцюжками клієнта, налаштування каналів дистрибуції, аналізу та оптимізації всього ланцюга поставок. Компанії, що надають такі інтегральні послуги, використовуючи комплексування сервісів багатьох субпідрядних організацій в сервісні пакети для найбільш повного задоволення потреб своїх клієнтів, стали називатися «операторами логістичних послуг» або «логістичними провайдерами». У спеціальній літературі наводиться наступна класифікація логістичних провайдерів:

- 1PL (First Party Logistics) провайдери - найпростіший автономний варіант, всі операції здійснюються вантажовласником;

- 2PL - провайдери здійснюють набір традиційних логістичних послуг: транспортування, експедирування, складування;

- 3PL - провайдери - оператори комплексних логістичних послуг. Здатні виконувати будь-які види логістичного бізнесу - від окремих логістичних операцій до комплексних логістичних сервісів, що дозволяють конструювати оптимальну логістичну схему руху матеріальних, документальних, фінансових та інформаційних потоків від виробника товару до його споживача.

- 4PL - провайдери - системні логістичні інтегратори. Забезпечують повний аутсорсинг всіх бізнес-процесів, пов'язаних з логістикою, припускають глибоку інтеграцію підприємства-оператора в бізнес замовника;

- 5PL - провайдери - віртуальні інтегровані логістичні оператори. Виконують на основі аутсорсингу комплексні послуги з управління інтегрованими процесами в ланцюгах поставок без використання фізичних механізмів управління матеріальними та іншими логістичними потоками. Функціонал віртуального логістичного оператора передбачає використання «віртуальної комерції», реалізацію комплексних послуг з управління логістичними процесами на основі єдиного інформаційно-технологічного простору.

В даний час комплексним логістичним провайдером найбільш часто виступає експедитор, який забезпечує прогнозування і планування перевезень, стеження за рухом транспортних засобів, контейнерів, за часом доставки товару, здійснює оптимізацію витрат при переміщенні та зберіганні сировини, матеріалів і готових виробів тощо. За таких обставин експедиторські компанії отримали «звання» архітекторів транспортування. Так, сьогодні на міжнародному РТП функціонує значна кількість спеціалізованих компаній, як у формі кооперації діяльності невеликого числа потужних транспортних та транспортно-експедиційних компаній так і сотень тисяч середніх і

дрібних експедиторських фірм і транспортних підприємств. При цьому основним суб'єктом, який пред'являє вантаж перевізникам став експедитор. Експедитори контролюють близько 60 % перевезень магістральними видами транспорту і до 75 % міжнародних перевезень. За даними міжнародної Федерації експедиторських асоціацій у світі діє 35 тисяч великих і середніх експедиторських фірм з персоналом в 8 млн. чоловік. Дрібних фірм набагато більше, наприклад, тільки в Італії близько 5 тисяч експедиторських фірм. Здатність забезпечити ефективне міжнародне транспортування товару в режимі «від дверей до дверей» з моменту отримання замовлення від клієнта і до доставки товару кінцевому споживачу, дозволяє експедитору внести унікальний вклад у підвищення ефективності функціонування ланцюгів поставок фірм і сприяє задоволенню потреб кінцевих покупців.

Все вище наведене впливає на тенденції розвитку національного ринку транспортних послуг, формуючи певні його особливості, які передусім, зумовлені зміною властивостей і характеристик сучасних ТП. Логістизація процесів транспортного обслуговування призводить до того, що в процесі доставки вантажів бере участь велика кількість суб'єктів транспортного ринку, до основних з яких треба віднести:

- Транспортні підприємства, які надають транспортні послуги споживачам;
- Експедиційні підприємства, що пропонують і виконують оптимальні варіанти доставки вантажу;
- Посередницькі підприємства, які здійснюють функцію пошуку вантажу для тих чи інших перевізників або пошуку перевізника для певних вантажовідправників, не несуть відповідальності за організацію та виконання самої доставки;
- Лізингові підприємства, що надають власникам рухомий склад, складські комплекси і вантажно-розвантажувальне обладнання;
- Логістичні підприємства, що розробляють оптимальні варіанти транспортування вантажу для вантажовласників, перевізників та експедиторів.

До особливостей сучасного розвитку РТП країни також слід віднести певну регіональну специфіку, що проявляється в декількох основних аспектах. По-перше, це пов'язано з географічним розташуванням регіонів, яке може бути сприятливим для розвитку перевезень певними видами транспорту. Географічна специфіка також проявляється в різному рівні оснащеності та розвитку транспортних комунікацій і логістичної інфраструктури. По-друге, рівень розвитку транспортно-логістичних послуг визначається економічним розвитком того чи іншого регіону, концентрацією діючих промислових і оптових підприємств, що є основними споживачами ТП. По-третє, розвиток регіональних ринків залежить від рівня зовнішньоекономічної діяльності певного регіону, що впливає на обсяги та ефективність розподілу та обробки експортних, імпорتنних та транзитних вантажопотоків.

В таких умовах досягнення стратегічних цілей суб'єктів регіональних ринків транспортних послуг стає можливим за умови подальшої інтеграції його учасників в нові організаційні форми, такі як: регіональні транспортно-логістичні системи (РТЛС), регіональні транспортно-логістичні мережі (РТЛМ) або регіональні транспортно-логістичні кластери (РТЛК), які є складовою частиною інтегрованої національної ТЛС і відповідно макрологістичної системи країни. При цьому розвиток РТП слід розглядати у контексті зміни організаційних форм взаємодії суб'єктів на даному ринку, які відбуваються у тісному взаємозв'язку як з розвитком економічних відносин так і еволюції логістики, як ринково-орієнтованої методології управління

потокowymi процесами у складних господарських системах, в тому числі і транспортних.

Висновки. Вирішення проблеми підвищення ефективності функціонування транспортного ринку, забезпечення координації та взаємодії різних видів транспорту, розвиток інтермодальних перевезень вантажів реалізації транзитного потенціалу країни вимагає застосування принципово нових підходів в основі яких повинні лежати принципи логістики, пріоритетність розвитку транспортно-логістичної інфраструктури та формування інтегрованих транспортно-логістичних систем та мереж на регіональному, міжрегіональному та міжнародному рівнях.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Кархова С. А. Формирование региональной транспортно-логистической системы: дис. канд. экон. наук: 08.00.05 / С. А. Кархова. – Иркутск, 2004. – 207 с.
2. Бойко О.В. Потенціал ринку транспортних послуг як об'єкт наукових досліджень// Бойко О.В, Дідовець І. В //Вісник Чернігівського державного технологічного університету. Збірник-Чернігів: ЧДТУ, 2010.-№ 41.- С. 93-104.
3. Паламарчк О. Створення логістичних центрів в Україні вирішить 5 найважливіших проблем країни – режим доступу: <http://l2b.ua/news/15857/ua-ua/>
4. Транспортно-логистические центры: зарубежный опыт – режим доступу: <http://www.elc-ua.com/ru/news/60> [дата завантаження - 02.04.2011]
5. І. Парубець О.М. Економічні та правові аспекти суб'єктно-об'єктних характеристик транспортних мереж / О.М. Парубець, Є.М.Сич. – Економіка. Фінанси. Право. / Щомісячний інформаційно-аналітичний журнал. – К.: «Аналітик», 2013. – № 4/2013. – С. 21-24.